Pêches et Océans Canada
Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

MAI 2008
NUMERO 21

TABLE DES MATIÈRES

Ports du Québec 1
Sûreté maritime 5
Voie maritime 5
Transport maritime mondial 6
Transport maritime au Canada 6
Transport intermodal 6
Environnement 7
Marchandises 7
Traversiers 9
Croisières internationales 9
Navigation de plaisance 10

PORTS DU QUÉBEC

Montréal

Dévoilement du projet Vision 2020

Le tonnage manutentionné au port de Montréal a totalisé 6 Mt au cours du premier trimestre de 2008, soit une hausse de 9 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette augmentation s'explique par les hausses de tonnage de 13 % des marchandises conteneurisées et de 21 % des produits pétroliers. En contrepartie, le secteur du vrac solide a accusé un recul de 5 %. Le port a accueilli 302 navires, soit une dizaine de moins qu'au premier trimestre 2007.[1]

En avril, l'Administration portuaire de Montréal a dévoilé le projet Vision 2020 dont l'objectif est d'augmenter la capacité du port et de développer de nouveaux marchés d'ici 2020. Le projet comprend quatre phases :

1. L'optimisation des infrastructures actuelles afin d'accroître l'efficacité opérationnelle et la capacité du port.
2. Le réaménagement des terrains existants pour un entreposage optimal du vrac et des conteneurs.
3. Le développement de nouvelles infrastructures.
4. L'accroissement de la capacité de manutention du port à 4,5 millions de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds).[2]

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2008, le tonnage manutentionné au port de Québec totalisait 4,8 Mt, soit une hausse de 4 %. La forte augmentation de 23 % du vrac solide a plus que compenser la légère baisse de 1 % du tonnage du vrac liquide. Par ailleurs, le port a accueilli 217 navires au cours du premier trimestre de l'année.[3]

Sept-Îles

L'essor de la production de minerai de fer profite au port de Sept-Îles

Le port de Sept-Îles connaît un début d'année exceptionnel. En effet, au terme du premier trimestre, 4,5 Mt de marchandises ont été manutentionnées au port, lesquelles étaient principalement constituées de concentré et de boulettes de fer. Il s'agit d'une augmentation de

[1] Administration portuaire de Montréal.

[2] « L'Administration portuaire de Montréal dévoile son projet qui produira des retombées économiques annuelles de 3,4 milliards de dollars pour Montréal », Communiqué de presse, Administration portuaire de Montréal, 17 avril 2008.

[3] Administration portuaire de Québec.

45 % par rapport au premier trimestre de 2007. Parallèlement, le port a accueilli 84 navires, soit une dizaine de plus qu'à pareille date l'an dernier.[4]

Le port de Sept-Îles a le vent dans les voiles, si bien que d'ici 2010, on prévoit manutentionner jusqu'à 35 Mt de marchandises par année. Cette forte hausse anticipée s'explique par l'essor de la production des mines de fer au nord de Sept-Îles. En fait, le prix du fer a triplé au cours des six dernières années, ce qui favorise les projets d'expansion de la production des compagnies minières sur la Côte-Nord.[5]

De son côté, la compagnie Iron Ore du Canada (IOC) a annoncé récemment des investissements de 500 M$ dans le cadre d'une première phase de travaux majeurs à la minière, lesquels contribueront à faire passer la production de boulettes de fer de 17 à 22 Mt d'ici deux ans. Une deuxième phase d'investissements de 500 M$ est également envisagée, ce qui permettrait à la minière de hausser sa production à 25 Mt. À cela, s'ajoutent les 7 Mt des Mines Wabush et les 7 Mt de la nouvelle mine de fer Consolidated Thompson, au lac Bloom, qui approvisionnent également le port en minerai de fer.[6]

Par ailleurs, l'Administration portuaire de Sept-Îles planche sur plusieurs projets. Accessible toute l'année, le port de Sept-Îles est un port en eau profonde qui ne manque pas d'espace pour le transbordement de plusieurs catégories de marchandises. Le port a notamment identifié des terrains où pourrait se faire du transbordement pour des cargos à valeur ajoutée ou même des porte-conteneurs. Cela dit, ajoutons que le port pourrait aisément accueillir les transbordements supplémentaires que la réalisation d'une éventuelle phase 3 de l'aluminerie Alouette pourrait entraîner, le cas échéant.[7]

Port-Cartier

Hausse du tonnage manutentionné

Au cours du premier trimestre 2008, le tonnage manutentionné au port de Port-Cartier a totalisé 2,8 Mt, soit 18 % de plus qu'à la même période l'an dernier. Cette amélioration s'explique essentiellement par l'augmentation du tonnage de boulettes de fer. En termes de trafic, 47 navires ont transité au port.[8]

Port-Alfred

Hausse de tonnage manutentionné

Au 31 mars 2008, le tonnage manutentionné au port de Port-Alfred a totalisé 1,1 Mt, soit 18 % de plus qu'au premier trimestre l'an dernier. Malgré le déclin des tonnages de coke vert et de mazout, les tonnages d'alumine, de bauxite, de spath fluor et de soude caustique ont enregistré une hausse. En termes de trafic, 31 navires ont transité au port entre janvier et mars 2008.[9]

Sorel-Tracy

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2008, le tonnage manutentionné au port de Sorel-Tracy totalisait 780 000 t, soit 53 % de plus qu'à pareille date l'an dernier. Cette performance s'explique en grande partie par la hausse du tonnage d'ilménite manutentionné. Parallèlement, 36 navires ont transité au port au cours du premier trimestre de l'année.[10]

---

[4] Administration portuaire de Sept-Îles.
[5] « IOC – Nouveaux projets d'expansion », Site Web de Radio-Canada, 19 février 2008.
[6] Ramsay, Charles-Albert, « L'avenir passe par les ports », Les Affaires, du 23 au 29 février 2008; « Bouletage à Sept-Îles – Terry Bowles parle d'étude », Journal Nord-Côtier, 14 mars 2008.
[7] Asselin, Nicolas, « Administration portuaire de Sept-Îles – Le meilleur premier trimestre en 12 ans », Journal le Nord-Côtier, 14 mars 2008.
[8] Administration portuaire de Port-Cartier.
[9] Administration portuaire de Port-Alfred.
[10] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.

Baie-Comeau

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2008, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait 540 000 t, soit 24 % de plus qu'à pareille date en 2007. La hausse des transbordements de minerai d'aluminium, de papier journal, de grains et de céréales expliquent principalement cette hausse du tonnage. En termes de trafic maritime, 34 navires ont accosté à Baie-Comeau au cours du premier trimestre de l'année.[11]

À ce tonnage, il faut ajouter 170 130 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau (et aussi au port de Matane) via le *Georges-Alexandre-Lebel* durant le premier trimestre. Cela représente une hausse de 5 % par rapport à la même période l'an dernier. Ce progrès est attribuable à une augmentation des tonnages de papier journal et d'aluminium. Quant au tonnage de bois d'œuvre, il a accusé un recul de 61 % par rapport au premier trimestre l'an dernier.[12]

Entre janvier et mars 2008, le traversier-rail a effectué 96 voyages allers-retours, soit 5 de plus qu'au premier trimestre 2007, mais tout de même 35 de moins qu'à la même période en 2006. Rappelons que le nombre de traversées a diminué entre Baie-Comeau et Matane en 2007, en raison de la fermeture de plusieurs PME de l'industrie forestière.[13]

Trois-Rivières

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2008, le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières totalisait 455 000 t, soit une amélioration de 3 % par rapport à la même période en 2007. D'autre part, le port a accueilli 31 navires au cours du premier trimestre de l'année.[14]

Bécancour

Aménagement d'un terminal pour la réception de composantes d'éoliennes

Au 31 mars 2008, le tonnage manutentionné au port de Bécancour totalisait 301 000 t, soit 14 % de moins qu'à la même période en 2006. L'absence de transbordements d'acier, de quartz, de soude caustique et de magnésite explique en grande partie cette régression du tonnage total. Parallèlement, le port de Bécancour a accueilli 23 navires, soit 5 de moins qu'au premier trimestre 2007.[15]

En outre, les autorités du port procéderont prochainement à l'aménagement d'un terminal spécial pour débarquer les composantes d'éoliennes produites par l'entreprise de fabrication Marmen. Le terminal pourra recevoir 1 350 sections de tours d'éoliennes par année et ainsi augmenter son trafic annuel d'environ 35 navires supplémentaires.[16]

Port-Saguenay

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2008, le tonnage manutentionné à Port-Saguenay totalisait environ 59 000 t, soit 9 % de moins qu'au premier trimestre de 2006. Le bond de 90 % du tonnage de sel de déglaçage, dû à l'hiver rigoureux, n'a toutefois pas suffi à compenser les baisses de tonnage de pâte de bois, d'aluminium, de soude caustique et de brai liquide. De plus, le port a accueilli 8 navires depuis le début de l'année.[17]

Les promoteurs du Groupe Énergie Grande-Anse qui appuient la construction d'un terminal méthanier à Port-Saguenay devront d'abord se

---

[11] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.
[12] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2008 et 2007.
[13] Ibid

[14] Administration portuaire de Trois-Rivières.
[15] Administration portuaire de Bécancour.
[16] « Des éoliennes transportées par bateau au parc industriel et portuaire de Bécancour », Courrier Sud, 5 avril 2008.
[17] St-Gelais, François, « Baisse des activités - Les navires ont laissé 189 000 tonnes de marchandises à Grande-Anse en 2007 », Le Quotidien, 4 janvier 2008.

garantir d'un approvisionnement régulier en gaz naturel liquide s'ils souhaitent voir leur projet se concrétiser. Or, sur les marchés internationaux, la concurrence est très féroce, puisque toutes les formes d'énergie, y compris le gaz naturel, sont en grande demande en Asie. L'enjeu principal des promoteurs consiste à signer un contrat d'approvisionnement avec un fournisseur éventuel, ce qui faciliterait par la suite le montage financier du projet. Quoiqu'il en soit, mentionnons que le projet rencontre également de l'opposition parmi la population de la région.[18]

Rimouski

Baisse du tonnage manutentionné

À la fin mars 2008, le tonnage total manutentionné au port de Rimouski s'élevait à 44 000 t, soit 7 % de moins qu'à la même période l'an dernier. Une baisse des transbordements de produits pétroliers explique ce recul. Le port a accueilli en outre un total de 9 navires durant le premier trimestre.[19]

Matane

Baisse du tonnage manutentionné

À la fin mars, le tonnage manutentionné au port de Matane totalisait 36 100 t, soit 15 % de moins qu'à pareille date l'an dernier. La baisse des transbordements de pâte de bois et d'essence expliquent en grande partie cette diminution du tonnage. Pour ce qui est du trafic, le port a accueilli 5 navires durant le premier trimestre de l'année.[20]

D'autre part, il faut ajouter à ce tonnage environ 170 130 t de marchandises qui ont transité au port de Matane via le *Georges-Alexandre-Lebel* durant le premier trimestre de l'année *(voir port de Baie-Comeau, p.3)*.[21]

Pointe-au-Pic

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2008, le tonnage manutentionné au port de Pointe-au-Pic totalisait 19 300 t, soit une baisse de 32 %. Ce ralentissement s'explique en totalité par la baisse du tonnage de papier journal.[22]

Gaspé

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2008, le tonnage manutentionné au port de Gaspé s'élevait à 17 000 t, soit une hausse de 67 % par rapport au premier trimestre de l'an dernier. L'accroissement des transbordements d'essence et des produits pétroliers expliquent en totalité cette hausse. Parallèlement, le port a accueilli 5 navires au cours du premier trimestre de l'année.[23]

Gros-Cacouna

Le projet de terminal méthanier est retardé

Au 31 mars 2008, le tonnage manutentionné au port de Gros-Cacouna avoisinait les 11 000 t, soit 45 % de moins qu'à la même période l'an dernier. La baisse des transbordements de papier journal explique en totalité ce recul du tonnage à Gros-Cacouna. En termes de trafic maritime, le port a accueilli 3 navires depuis le début de l'année.[24]

De plus, la société Gazoduc Trans Québec & Maritimes a interrompu tous les travaux de construction du projet d'un gazoduc qui devait relier le futur terminal méthanier de Gros-Cacouna à un point de jonction avec son réseau de transport actuel à Lévis. Cette

---

[18] St-Gelais, François, « Énergie Grande-Anse – Thibault passe deuxième », Le Quotidien 8 février 2008.
[19] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.
[20] Ibid
[21] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2006 et 2007.
[22] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.
[23] Ibid
[24] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2007 et 2008.

décision fait suite à la décision d'Énergie Cacouna, un consortium formé de Petro-Canada et de TransCanada, de reporter à 2014 l'ouverture de son terminal pour méthaniers et de son usine de regazéification du gaz naturel liquéfié. Énergie Cacouna veut d'abord s'assurer d'un approvisionnement en gaz naturel.[25]

BILAN DU PREMIER TRIMESTRE DE 2008

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés dans les principaux ports du Québec au cours du premier trimestre de 2007 et de 2008

Liste des ports	2008 janv.-mars	2007 janv.-mars	Variation [26] 2008 / 2007
1. Montréal	6 Mt	5,5 Mt	+ 9 %
2. Québec	4,8 Mt	4,6 Mt	+ 4 %
3. Sept-Îles	4,5 Mt	3,1 Mt	+ 45 %
4. Port-Cartier	2,8 Mt	2,3 Mt	+ 18 %
5. Port-Alfred	1,1 Mt	933 kt	+ 18 %
6. Sorel	780 kt	510 kt	+ 53 %
7. Baie-Comeau [27]	540 kt	437 kt	+ 24 %
8 Trois-Rivières	455 kt	440 kt	+ 3 %
9. Havre-Saint-Pierre	N.D.	N.D.	—
10. Bécancour	301 kt	352 kt	- 14 %
11. Port-Saguenay	59 kt	65 kt	- 9 %
12. Rimouski	44 kt	47 kt	- 7 %
13. Matane [27]	36 kt	42 kt	- 15 %
14. Pointe-au-Pic	19 kt	29 kt	- 32 %
15. Gaspé	17 kt	10 kt	+ 67 %
16. Gros-Cacouna	11 kt	19 kt	- 45 %
Total	**22,9 Mt**	**20,1 Mt**	**+ 16 %**

Sources : Administrations portuaires et Transports Canada.

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec.

M : millions; k : milliers

[25] Couture, Pierre, « Le gazoduc de TQM sur la glace », Le Soleil, 27 mars 2008; « Énergie Cacouna stoppe son projet de gazoduc », Les Affaires, 26 mars 2008.
[26] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.
[27] Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.

SÛRETÉ MARITIME

Le gouvernement du Canada sévit contre toute violation à la sécurité maritime

Transports Canada a récemment mis en vigueur un nouveau règlement sur les sanctions pécuniaires administratives. Ce règlement constitue une nouvelle façon d'appliquer les exigences en matière de sécurité maritime sans avoir recours au système de poursuites judiciaires. Des sanctions maximales de 25 000 $ peuvent maintenant être imposées pour des infractions graves à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.[28]

VOIE MARITIME

Ouverture de la saison de navigation 2008

Le 26 mars dernier, la Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent a inauguré sa 50e saison de navigation. Reconnaissant le rôle vital de la voie maritime dans l'économie et voulant assurer le maintien de sa fiabilité, la Corporation de gestion de la Voie maritime investira, avec l'aide de Transports Canada, 270 M$ dans la remise à neuf du réseau sur les cinq ans à venir. Pour augmenter le trafic, la Corporation a lancé plusieurs stratégies, y compris un tarif des péages révisé et divers incitatifs et ristournes visant à attirer de nouvelles clientèles dans le réseau. Un plan a aussi été adopté pour attirer de nouveaux navires et de nouvelles cargaisons dans les écluses et chenaux du réseau.[29]

[28] « Un nouveau règlement fixe des amendes pour sévir contre toute violation à la sécurité maritime », Communiqué de presse, Transports Canada, 16 avril 2008..
[29] « La Voie maritime ouvre sa 50e saison de navigation », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 26 mars 2008.

TRANSPORT MARITIME MONDIAL

Croissance du commerce maritime international

es sur le
Selon la Conférence des Nations Unie mmerce
commerce et le développement, le cois sance;
maritime international est en forte cro conomie
une tendance expliquée par une é mmerce
mondiale dynamique. En 2006, le coe 4,3 %
maritime international a augmenté de Plus du
pour atteindre 7,4 milliards de tonnes. ire était
tiers des produits transportés par nav produits
constitué de pétrole brut et de
pétroliers.[30]

TRANSPORT MARITIME AU CANADA

n sur le

L'effet de la hausse du dollar canadien sur le transport maritime au Canada

le des
La vigueur de l'économie mondiale fité au
dernières années a grandement pro tion qui
commerce maritime du Canada. La ques est de
hante l'industrie maritime canadienne ance du
savoir si la tendance actuelle de croiss aintenir
commerce maritime au Canada va se m du dollar
en 2008, compte tenu de l'appréciation ine.
canadien par rapport à la devise amérie
au cours
En effet, la hausse du dollar canadien a annulé
de la dernière année a pratiquement es ports
l'avantage en matière de coûts dont les ports
canadiens jouissaient par rapport au re, les
américains. Il y a deux ans encore près
Canadiens bénéficiaient d'un avantage et cela
de 40 % en matière de coûts, ge. Cet
uniquement grâce au taux de change ent à
avantage a maintenant disparu, notam

l'Asie »,

[30] « La marine marchande en pleine expansion grâce à l
Maritime Magazine, no 47.

cause de la montée en flèche des coûts du transport terrestre au Canada.[31]

Croissance modérée anticipée du transport maritime dans le passage du Nord-Ouest

Le passage du Nord-Ouest est un enjeu stratégique géopolitique pour le Canada, mais n'est pas un enjeu commercial important. Selon certains experts, il n'y a pas lieu de s'inquiéter que l'Arctique canadien devienne une autoroute maritime avec le réchauffement climatique qui en faciliterait le passage.

En effet, le passage du Nord-Ouest ne serait pas un itinéraire intéressant pour les compagnies maritimes qui souhaitent se rendre de l'Atlantique au Pacifique ou l'inverse sans passer par le canal de Panama. Les possibilités de retard, la vitesse réduite en raison des glaces dérivantes, le coût élevé des assurances sont autant de facteurs qui pourraient grandement dissuader les compagnies maritimes d'emprunter le passage du Nord-Ouest. Ceci dit, on prévoit une augmentation du transport maritime, notamment pour le transport du minerai extrait dans cette région. De plus, il y aura plus de navires de croisières et plus de ravitaillement par bateaux des populations locales.[32]

TRANSPORT INTERMODAL

Relance du projet de chemin de fer à Port-Saguenay

L'Administration portuaire de Saguenay réactive le projet de construction d'une voie ferrée pour relier le réseau d'Alcan à ses installations du terminal de Grande-Anse. La construction d'une voie ferrée reliée à de Roberval - Saguenay sur le tronçon Jonquière - La Baie raccorderait le port de Grande-Anse au réseau canadien du rail. La voie ferrée faciliterait ainsi l'accès des entreprises de la région aux marchés

[31] Broad, Michael, « Regard en arrière et vers l'avant », Maritime Magazine, no 47.
[32] Pelchat, Pierre, « Réchauffement de la planète - L'Arctique ne deviendra pas une autoroute », Le Soleil, 3 mai 2008.

d'exportation et ce, à des coûts de transport concurrentiels.[33]

ENVIRONNEMENT

Le fleuve a atteint son plus bas niveau en 2007

Selon l'Administration portuaire de Montréal, le niveau du fleuve Saint-Laurent a atteint son niveau le plus bas en 2007, soit près de 50 centimètres sous la normale. C'est beaucoup, mais peu en regard des prévisions. En effet, dans l'éventualité que le pire scénario de baisse du niveau du fleuve Saint-Laurent se réalise, le niveau d'eau devant le port de Montréal pourrait se retrouver 1,25 mètre sous la normale au cours des prochaines décennies. Ce scénario pourrait se réaliser si les pires prévisions météorologiques – un climat très chaud et très sec – se concrétisaient dans le nord-est américain.

Ceci dit, la très grande majorité des projections scientifiques prévoient qu'il y aura moins d'eau dans le Saint-Laurent dans un avenir plus ou moins rapproché. En plus d'avoir d'énormes conséquences environnementales, une baisse importante du niveau d'eau du fleuve aurait des impacts majeurs sur les utilisateurs du fleuve. Elle menacerait notamment la navigation commerciale en amont de Québec, en forçant, entre autres, la réduction de la capacité de chargement des navires.[34]

Le fleuve Saint-Laurent serait menacé

Un palmarès dressé par des environnementalistes américains classe le fleuve Saint-Laurent parmi les grands cours d'eau les plus menacés en Amérique du Nord. En effet, l'organisme *American Rivers* classe le fleuve au quatrième rang, derrière le fleuve Catawba-Wateree, en Caroline du Nord et du Sud, le fleuve Rogue, en Oregon et le fleuve Cache La Poudre, au Colorado. C'est la première fois, depuis l'établissement d'un tel palmarès en 1986, qu'un cours d'eau québécois y apparaît. Selon l'organisme, le fleuve Saint-Laurent vit depuis 50 ans un déclin très prononcé de ses espèces vivantes.[35]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Hausse anticipée de la production québécoise de minerai de fer

La demande mondiale de minerai de fer continue d'être très forte. Cette forte hausse tient principalement à la croissance effrénée de l'économie chinoise. Du coup, les minières québécoises prennent de l'expansion et de nouveaux gisements sont sur le point d'être exploités. Dans ce contexte, la production québécoise continuera d'augmenter en 2008.[36]

Par ailleurs, Consolidated Thompson exportera son fer en Chine sans le transformer au Québec. Ce sont les Chinois qui transformeront le minerai en boulettes, pour ensuite en faire de l'acier. En fait, le minerai de fer chinois est de mauvaise qualité et la Chine a grandement besoin de concentré de fer pour fabriquer des boulettes de fer de bonne qualité. De plus, les Chinois ont un tel besoin de minerai de fer qu'ils ont déjà signé un contrat d'approvisionnement de cinq ans avec Consolidated Thompson. Étant donné qu'il en coûte plus cher de transporter du minerai que des boulettes, la compagnie minière prévoit réduire ses coûts de transport en utilisant de plus gros bateaux d'une capacité de 300 000 tonnes. Pour l'instant, les minéraliers les plus importants à accoster au port de Sept-Îles sont d'une capacité d'environ 215 000 tonnes.[37]

---

[33] Tremblay, Louis, « Grande-Anse – Relance du projet de chemin de fer », Le Quotidien, 7 mai 2008.
[34] Joncas, Hugo, « Le Saint-Laurent – Scénario catastrophe à l'horizon », Les Affaires, du 20 au 26 octobre 2007.
[35] « Environnement – Le fleuve Saint-Laurent menacé », Site Web de Radio-Canada, 18 avril 2008.
[36] « Analyses et prévisions économiques », Exportation et Développement Canada, Automne 2007.
[37] Ramsay, Charles-Albert, « Consolidated Thompson exportera son fer en Chine sans le transformer », Les Affaires, du 23 au 29 février 2008.

Rappelons que la compagnie Consolidated Thompson exploitera une mine au lac Bloom près de Fermont. La minière investira donc plus de 400 M$ et exportera annuellement 7 Mt de concentré de fer pendant une trentaine d'années. Aussi, dès le printemps 2009, la minière commencera à expédier des tonnes de concentré de fer en direction de la Chine.[38]

Céréales et oléagineux

Hausse anticipée des exportations

Grâce aux superficies ensemencées et à l'amélioration des rendements, les plus récentes prévisions d'Agriculture et Agroalimentaire Canada font état d'une production accrue des céréales et oléagineux au Canada en 2008-2009, pour totaliser 65 Mt, comparativement à 60 Mt en 2007-2008. Conséquemment, les exportations canadiennes devraient augmenter en raison de l'offre accrue.[39]

Aluminium

Forte demande mondiale d'aluminium

Les perspectives du marché de l'aluminium s'annoncent encore excellentes cette année. La solide demande mondiale contribue à des niveaux exceptionnellement élevés du cours de l'aluminium et ce, malgré un léger excédent de l'offre mondiale. Pour le moment, la consommation chinoise absorbe les hausses massives de production, en raison de la forte croissance de l'activité industrielle en Chine.[40] Dans ce contexte, la production canadienne d'aluminium, essentiellement concentrée au Québec, devrait augmenter au cours de l'année. D'ailleurs, les plus récentes statistiques sur la production canadienne d'aluminium font état d'une production de 518 000 tonnes, soit une hausse de 3 % par rapport à la même période l'année dernière.[41]

Pour sa part, le gouvernement du Québec a annoncé en mars dernier qu'il acceptait de soutenir financièrement la multinationale Alcoa dans son projet de moderniser l'aluminerie de Baie-Comeau. Le gouvernement réservera ainsi un bloc de 175 mégawatts d'électricité pour ce projet et consentira à un prêt sans intérêt de 228 M$. Au terme des travaux, la production de l'aluminerie devrait passer de 400 000 à 548 000 tonnes d'aluminium par année.[42]

La compagnie Exploration Orbite a conclu une entente avec l'aluminerie Alouette de Sept-Îles afin d'exploiter le gisement d'argile rouge de Grande-Vallée, en Gaspésie. La compagnie minière entend d'ailleurs tester un procédé d'extraction d'alumine d'une grande pureté. L'argile rouge de Grande-Vallée sera alors transportée sur la Côte-Nord par barges ou par camions. Rappelons que la bauxite et l'alumine nécessaires à la production canadienne d'aluminium sont importées en totalité de l'étranger, notamment de l'Amérique du Sud et Centrale, de l'Océanie et de l'Afrique.[43]

Bois d'œuvre et papier journal

Baisse anticipée des exportations canadiennes

Les sombres perspectives du secteur du logement américain et la hausse spectaculaire du dollar canadien laissent présager une autre année difficile pour l'industrie canadienne de bois d'œuvre. Dans un contexte de ralentissement économique, on assiste aux États-Unis à une baisse de la construction de maisons neuves et à un resserrement du crédit hypothécaire, conséquence de la récente crise des hypothèques à rabais. Selon Exportation et Développement Canada (EDC), les

[38] « Mine du lac Bloom – Feu vert de Québec », Site Web de Radio-Canada, 7 mars 2008.
[39] « Canada : perspectives des céréales et oléagineux », Agriculture et Agroalimentaire Canada, 6 mars 2008.
[40] « Prévisions à l'exportation – janvier 2008 », Exportation et Développement Canada, janvier 2008.
[41] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles Canada, février 2008.
[42] « Alcoa – Une poignée de main de 1,2 milliard », Site Web de Radio-Canada, 4 mars 2008.
[43] « Gisement d'argile rouge de Grande-Vallée – Exploration Orbite s'entend avec Alouette », Site Web de Radio-Canada, 25 février 2008.

exportations canadiennes de bois d'œuvre devraient fléchir de 11 %.[44]

Baisse anticipée de la production canadienne

Dans le secteur du papier journal, la conjoncture demeure très difficile pour les producteurs canadiens. La vigueur du dollar canadien, les coûts élevés de l'énergie, la contraction de la demande nord-américaine, la concurrence accrue de la Chine, la hausse des coûts de la fibre et la hausse de la demande de publicité sur le cyberespace (au détriment des médias écrits) sont autant de facteurs qui laissent entrevoir un fléchissement de la production canadienne en 2008, une tendance ininterrompue depuis 2004. Le recul de 9,9 % de la consommation de papier journal en Amérique du Nord en 2007 et le ralentissement de l'économie américaine en 2008 laissent entrevoir une autre dégringolade de la demande en 2008.[45]

TRAVERSIERS

Projet de navette entre Sillery et Lévis

La Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) souhaite qu'une navette fluviale pour piétons et cyclistes assure le lien entre la promenade Samuel-de-Champlain et les berges de Lévis. Il ne s'agit pour l'instant que d'un simple projet. Déjà, quelques promoteurs se sont montrés intéressés à faire la navette entre les deux rives. Toutefois, tout projet devra se faire en concertation avec la Société des traversiers du Québec. Si ce projet de traversier s'avérait impossible à concrétiser, la CCNQ pourrait miser sur une « formule de bateau-taxi » qui permettrait aux personnes intéressées de se rendre d'une rive à l'autre sur commande, moyennant des frais plus élevés.[46]

[44] « Prévisions à l'exportation – janvier 2008 », Exportation et Développement Canada, janvier 2008.
[45] Ibid
[46] Lemieux, Julie, , « Projet de navette entre Sillery et Lévis », Le Soleil, 26 mars 2008.

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Investissements de 100 M$ pour les croisières sur le Saint-Laurent

Les gouvernements du Québec et du Canada investiront environ 100 M$ au cours des cinq prochaines années afin de développer un réseau d'escales portuaires et ce, afin d'augmenter le nombre de bateaux de croisière sur le Saint-Laurent. L'objectif de ces investissements est d'enrichir l'offre touristique et d'améliorer les infrastructures d'accueil de certaines municipalités côtières pour attirer les croisiéristes. Les endroits visés sont Saguenay, Sept-Îles, Baie-Comeau, Gaspé, Havre-Saint-Pierre et les Îles-de-la-Madeleine. Selon l'Association des croisières du Saint-Laurent, l'ajout de six escales sur le fleuve pourrait faire passer le nombre annuel de croisiéristes à 400 000 d'ici 2014, soit quatre fois plus qu'en 2006.[47]

Un nombre record de croisiéristes prévu à Québec en 2008

La prochaine saison des croisières internationales à Québec s'annonce intéressante. En effet, le port accueillera un record de 78 000 croisiéristes, soit 18 % de plus que l'an dernier. Les 18 navires attendus effectueront pas moins de 89 escales de mai à octobre, soit 15 de plus qu'en 2007. Aussi, il est prévu que 140 000 croisiéristes feront escale dans un des neuf ports d'escale sur le Saint-Laurent en 2008. Il s'agit d'une augmentation de 32 % par rapport à l'an dernier.[48]

Une nouvelle croisière sur le Saint-Laurent en partance de Québec

Une première est sur le point d'être inaugurée dans l'industrie des croisières sur le Saint-Laurent. En effet, il sera désormais possible de faire une croisière sur le Saint-Laurent au

[47] Boivin, Simon, « 100 millions $ pour les croisières », Le Soleil, 7 mai 2008.
[48] Pelchat, Pierre, « 78 000 croisiéristes attendus à Québec », Le Soleil, 24 avril 2008.

départ de Québec, à bord d'un voilier d'une longueur de 250 pieds, le *Caledonia*, qui peut transporter plus de 70 passagers. Le propriétaire du voilier, la ligne maritime *Canadian Sailing Expeditions*, offrira six croisières d'une semaine cet été. L'itinéraire de la croisière prévoit des escales à Tadoussac, dans le fjord du Saguenay, à l'Île-aux-Lièvres, à La Malbaie et à Grosse-Île. De plus, une croisière de neuf jours à destination de Terre-Neuve est prévue, toujours en partance de Québec.[49]

Sept-Îles se prépare à accueillir son premier navire de croisière en 2009

Le port de Sept-Îles ne dispose plus que d'une quinzaine de mois pour être fin prêt à accueillir son premier navire de croisière, le *Holland America Line*. D'ici le 19 mai 2009, le port de Sept-îles devra finaliser les infrastructures d'accueil des croisiéristes. En plus de Saguenay, Gaspé et Québec, trois villes de la Côte-Nord se sont associées afin d'attirer des navires de croisière. Par exemple, Havre-Saint-Pierre offre aux croisiéristes son archipel de Mingan et l'Île d'Anticosti. Baie-Comeau mise sur son Jardin des glaciers, un réseau de sentiers pédestres et tyroliens. Quant à Sept-Îles, elle compte mettre en valeur sa communauté autochtone, les Innus de la réserve de Maliotenam et Uashat. [50]

L'industrie canadienne des croisières est en croissance

L'industrie canadienne des croisières a connu une croissance de 28 % au cours des quatre dernières années. Une tendance également observée dans les ports d'escale québécois. C'est ce que révèle une étude réalisée par la firme Business Research and Economic Advisors (BREA) pour le compte de l'Association des croisières du nord-ouest, regroupement dont fait partie l'Association des croisières du Saint-Laurent. L'étude mentionne également qu'en 2007 quelque 1 000 escales ont été effectuées par des navires de croisière dans les différents ports du Canada. Ces escales ont permis le transit de deux millions de passagers et ont engendré des retombées économiques directes et indirectes de 2,3 milliards de dollars.[51]

NAVIGATION DE PLAISANCE

Participation record lors de la prochaine édition de la Transat Québec-Saint-Malo

L'organisation de la septième Transat Québec - Saint-Malo a annoncé que 36 bateaux, monocoques et multicoques de 40 à 60 pieds, quitteront le Vieux-Port de Québec en direction de Saint-Malo le 20 juillet prochain. Il s'agit d'un record de participation. Un total de sept pays seront représentés : la France, l'Italie, l'Angleterre, l'Espagne, l'Allemagne, la Belgique et le Canada.[52]

Une cinquantaine de voiliers pour la Grande Traversée de l'Atlantique

Le 8 mai dernier, 48 voiliers ont quitté La Rochelle afin de participer à la Grande Traversée de l'Atlantique. Ils entreprenaient ainsi le trajet emprunté par Samuel de Champlain 400 ans auparavant. Les plaisanciers feront escale à Gaspé, à Rivière-au-Renard, à Sainte-Anne-des-Monts, à Rimouski, au havre du Bic et à Cap-à-l'Aigle. À chaque arrêt, ils seront accueillis par la population locale qui leur réservera quelques activités. Les voiliers sont attendus dans la vieille capitale, plus précisément au bassin Louise, le 24 juin prochain.[53]

---

[49] Ibid
[50] Ramsay, Charles-Albert, « La croisière s'amusera bientôt à Sept-Îles », Les Affaires, 23 février 2008.

[51] St-Gelais, François, « L'industrie des croisières en croissance », Le Quotidien, 28 mars 2008.
[52] « Un total de 36 bateaux sont inscrits à la Transat Québec-Saint-Malo », La Presse Canadienne, 17 avril 2008.
[53] Lemieux, Julie, « 50 voiliers pour la Grande traversée », Le Soleil, 24 avril 2008.

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Ménard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : (418) 648-5939

Fax : (418) 648-8003

Courriel : martial.menard@dfo-mpo.gc.ca

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec (Québec)
G1K 7Y7

Mai 2008